

CIAIAC

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE
AVIACIÓN CIVIL

Declaración provisional IN-028/2012

Incidente ocurrido el día 6 de julio de 2012 a la aeronave British Aerospace AVRO 146 Series RJ100, matrícula SE-DST, operada por Malmö Aviation AB, en la aproximación al aeropuerto de Palma de Mallorca (España)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Declaración provisional

IN-028/2012

Incidente ocurrido el día 6 de julio de 2012 a la aeronave British Aerospace AVRO 146 Series RJ100, matrícula SE-DST, operada por Malmö Aviation AB, en la aproximación al aeropuerto de Palma de Mallorca (España)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES E INCIDENTES
DE AVIACIÓN CIVIL

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento ©

NIPO: 161-13-085-6

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

Tel.: +34 91 597 89 63
Fax: +34 91 463 55 35

E-mail: ciaiac@fomento.es
<http://www.ciaiac.es>

C/ Fruela, 6
28011 Madrid (España)

Nota importante

El presente documento constituye la declaración provisional contemplada en el artículo 16.7 del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, así como en el párrafo 6.6 del Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional. La declaración recoge los pormenores del progreso de la investigación y las cuestiones de seguridad operacional más importantes que se han suscitado hasta el momento. La información que se aporta es susceptible de poder variarse a medida que la investigación avance.

De conformidad con lo señalado en Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo y en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, la investigación tiene carácter exclusivamente técnico, sin que se haya dirigido a la determinación ni establecimiento de culpa o responsabilidad alguna. La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que la prevención de los futuros accidentes.

Consecuentemente, el uso que se haga de esta información para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

Abreviaturas

| | |
|----------|--|
| ATC | Air Traffic Control (control de tráfico aéreo) |
| ATPL (A) | Airline Transport Pilot License (Aircraft) (licencia de piloto de transporte de línea aérea) |
| CPL (A) | Commercial Pilot License (Aircraft) (licencia de piloto commercial) |
| EFIS | Electronic Flight Instrument System (sistema electrónico de instrumentos de vuelo) |
| FL | Flight Level (nivel de vuelo) |
| H | Hour(s) (horas) |
| L | Left (izquierda) |
| PFD | Primary Flight Display (pantalla primaria de vuelo) |
| UTC | Universal Time Coordinated (tiempo universal coordinado) |

RESUMEN DE DATOS**LOCALIZACIÓN**

| | |
|--------------|---|
| Fecha y hora | Viernes, 6 de julio de 2012; 18:48 h¹ |
| Lugar | Aproximación al aeropuerto de Palma de Mallorca (España) |

AERONAVE

| | |
|---------------|--|
| Matrícula | SE-DST |
| Tipo y modelo | British Aerospace AVRO 146 Series RJ100 |
| Explotador | Malmö Aviation AB |

Motores

| | |
|---------------|------------------------|
| Tipo y modelo | Lycoming ALF502 |
| Número | 4 |

TRIPULACIÓN

| | Piloto | Copiloto |
|---------------------------|-----------------|----------------|
| Edad | 56 años | 27 años |
| Licencia | ATPL (A) | CPL (A) |
| Total horas de vuelo | 9600 h | 3300 h |
| Horas de vuelo en el tipo | 8000 h | 2800 h |

LESIONES

| | Muertos | Graves | Leves/ilesos |
|----------------|---------|--------|--------------|
| Tripulación | | | 5 |
| Pasajeros | | | 101 |
| Otras personas | | | |

DAÑOS

| | |
|-------------|----------------|
| Aeronave | Ninguno |
| Otros daños | Ninguno |

DATOS DEL VUELO

| | |
|-------------------|---|
| Tipo de operación | Transporte aéreo comercial - internacional - pasajeros |
| Fase de vuelo | Aproximación |

DECLARACIÓN PROVISIONAL

| | |
|---------------------|----------------------------|
| Fecha de aprobación | 26 de junio de 2013 |
|---------------------|----------------------------|

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local salvo que se especifique expresamente lo contrario. Las referencias horarias en el aeropuerto de origen y destino coinciden por estar ambos en el mismo huso horario. Para obtener la hora UTC es necesario restar 2 horas a la hora local.

1. INFORMACIÓN DEL INCIDENTE

El viernes 6 de julio de 2012, la aeronave SE-DST, BAE 146, despegó del aeropuerto de Malmö/Sturup en Suecia a las 15:45 h con destino Palma de Mallorca en España. A bordo iban 101 pasajeros, 2 pilotos y 3 tripulantes de cabina.

Durante la aproximación a la pista 24L del aeropuerto de Palma de Mallorca, a FL120, el copiloto informó que la pantalla PFD del sistema EFIS se había quedado completamente negra. El copiloto seleccionó la otra pantalla en modo compacto², y en este momento la tripulación detectó olor a fuego eléctrico y seguidamente apareció humo en la cabina de pilotos. En la cabina de pasaje no se detectó, en ningún momento del vuelo, olor a fuego ni humo.

La tripulación decidió utilizar las máscaras de oxígeno y declaró emergencia a los servicios ATC. Durante el resto del vuelo el olor y el humo fueron desapareciendo hasta que, antes de la toma, habían desaparecido por completo. La tripulación se quitó las máscaras y el aterrizaje y el rodaje se produjeron con normalidad. A pesar de que se habían activado todos los servicios de emergencia en el aeropuerto, la tripulación desestimó la necesidad de realizar una evacuación de emergencia y el pasaje desembarcó con normalidad.

Ninguna de las personas a bordo resultó con ningún daño o lesión.

La inspección posterior al incidente mostró un problema en la instalación de los paneles de aislamiento del PFD, que había permitido que se condensara agua en el equipo y provocado el problema eléctrico durante el vuelo. Los daños se limitaban al PFD.

2. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se ha centrado principalmente en el problema técnico surgido con el aislamiento del PFD. Se ha realizado un seguimiento de los antecedentes de problemas similares reportados y se ha inspeccionado y desmontado el equipo. Este problema era conocido por el fabricante y era objeto de un Boletín de Servicio. No obstante, se han tomado medidas adicionales al respecto.

Aunque de menor peso específico en el incidente, se han valorado otros aspectos de la operación y gestión de la emergencia, como son la preservación de los registradores, que en este caso fueron regrabados. El operador ha tomado acciones al respecto.

² Este modo presenta, en una sola pantalla, la información más relevante de las dos.

3. PRÓXIMAS ACCIONES

La investigación está finalizada y el borrador de informe final se encuentra en fase de redacción.